

IL SISTEMA PRENOTAZIONI DI ITAVIA

Ci sono tante storie corollari all'incidente di Ustica che meritavano approfondimenti e che invece sono state ignorate e dimenticate. Una di queste riguarda il sistema informatico di prenotazioni di cui si avvaleva la compagnia Itavia. Negli anni settanta l'Alitalia lavorava con il suo sistema "ARCO" ma non permetteva ad Itavia di avvalersene. E fu per questa ragione che l'Itavia si appoggiò alla British Airways la quale in quel periodo lavorava con il suo proprio sistema denominato BABS, British Airways Booking System.

Questi particolari per molti non vorranno significare nulla di particolare. Tuttavia se su di essi ci si fosse soffermati, avrebbero potuto aiutare di molto gli investigatori nelle indagini sull'incidente al DC9 Itavia.

Se ci portiamo al 1999 quando viene resa pubblica l'Ordinanza-Sentenza del Giudice Priore (1) troveremo in essa la seguente precisazione:

"Sono state infine svolte indagini finalizzate all'identificazione dei passeggeri del volo immediatamente precedente sia per i motivi di cui sopra sia per individuare un eventuale gesto criminale di un passeggero durante il volo o all'atto di abbandonare l'aeromobile. Tali indagini sono però risultate infruttuose, poiché all'epoca dei fatti l'Itavia, non disponendo di un proprio sistema informatico, si avvaleva della banca dati della British Airways, i cui dati venivano tenuti nel computer per ventiquattro ore e poi trasferiti su microfiches e conservati soltanto per un anno prima di essere distrutti definitivamente."

E' da questa fonte che si apprende che Itavia si appoggiava alla British Airways per quanto riguarda l'aspetto delle prenotazioni.

Come tutti ben sanno, all'indomani di una sciagura aerea nella quale si sospetta un atto doloso è prassi obbligatoria quella di controllare non solo le persone che avevano prenotato il posto e non si sono presentate al check-in del volo incidentato (i cosiddetti "no-show"), ma anche soprattutto coloro che hanno volato a bordo dell'aereo su cui si indaga nei collegamenti effettuati nelle 24 ore precedenti l'incidente.

Questo imprescindibile controllo, lo abbiamo appreso da quanto sopra riportato, non è stato fatto. O meglio si è stati impossibilitati a effettuarlo a causa del tempo trascorso, abbondantemente eccedente l'avvio delle indagini da parte del giudice Priore. (2)

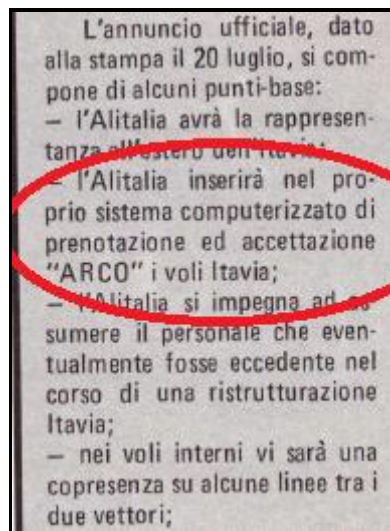
Precisato ciò va tuttavia avvertito che una ricerca tendente a raccogliere i nominativi dei passeggeri che erano stati imbarcati sui voli effettuati in precedenza dall'I-TIGI, avrebbe potuto senz'altro essere effettuata dalla Commissione Luzzatti che si è attivata nell'immediatezza della sciagura e pertanto, temporalmente parlando, rientrava nella concreta possibilità di reperire i dati dall'Itavia o dalla British Airways.

Non solo, ma dal momento che all'Itavia erano gli unici a essere a conoscenza circa la particolarità della esternalizzazione dei dati delle prenotazioni, sarebbe stato logico attendersi che funzionari della compagnia si fossero attivati per far sì che i dati in questione non andassero perduti, onde metterli a disposizione delle autorità chiamate a investigare. A tal proposito va anche ricordato che la compagnia Itavia non aveva sospeso i collegamenti il 27 giugno 1980, ma è rimasta attiva anche dopo l'incidente e addirittura, per rimpiazzare l'I-TIGI, in previsione del picco della domanda estiva, venne anche noleggiato un DC9-21 per un periodo di tre mesi. (3)

Ma era davvero solo la British Airways a disporre di tali informazioni? Sul tema del sistema prenotazioni di cui si avvaleva l'Itavia andrebbe ricordato quanto avvenne nell'estate del 1978.

“la compagnia di bandiera da un lato attrasse sempre più nella sua orbita l’Alisarda garantendone il monopolio per le rotte in direzione della Costa Smeralda e non interferendo con l’attività charter e di linea stagionale con l’estero, dall’altro offrì all’Itavia -la più forte ed agguerrita tra le private- la concessione ad esercire alcune rotte per conto dell’ATI, unitamente all’integrazione nel sistema di prenotazioni elettroniche ARCO. La firma di questo accordo avvenne la mattina del 18 luglio 1978.” (4)

Il testo riportato precisa che dal 1978 l’Itavia aveva avuto accesso “all’integrazione nel sistema di prenotazioni elettroniche ARCO”. Fatto questo che portò pure al raggiungimento di un obiettivo molto ambito dai vertici della compagnia, ovvero di potersi avvalere della capillare rete agenziale di Alitalia per poter prenotare e vendere i propri servizi. All’accordo venne data ampia pubblicità come mostra questo clip tratto dalla rivista JP4 del mese di settembre 1978:



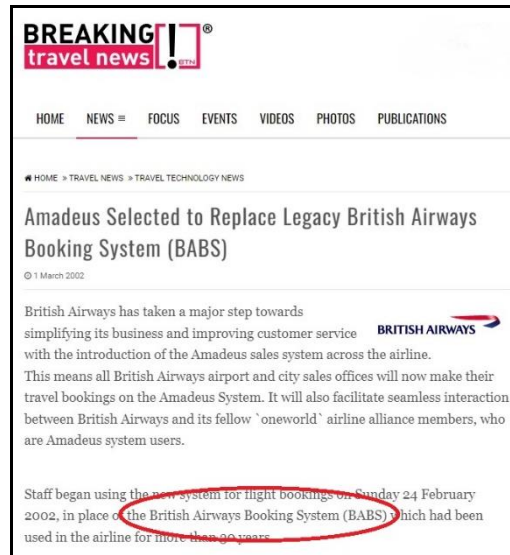
Fu anche grazie a questo accordo che le quattro principali compagnie aeree italiane diedero vita ad una unica pubblicazione (*timetable*) che raggruppava i voli di Alitalia, Ati, Itavia, Alisarda ovvero dei principali vettori che esercivano collegamenti domestici. (vedi immagine che segue)



Il dubbio che è lecito avanzare è che forse i dati sensibili riguardanti nomi e cognomi di chi avesse volato il 27 giugno 1980 a bordo delle tratte svolte dall’I-TIGI non erano reperibili solo negli archivi di British Airways ma anche di Alitalia. Conseguente considerazione che si può avanzare è che forse Alitalia manteneva tali dati per un periodo più lungo prima di cancellarli. Ma nelle oltre 5000 pagine della O/S del giudice Priore così come pure nelle pagine della relazione Luzzatti non vi è assolutamente alcuna traccia che indichi che sono state svolte indagini in tal merito. Per essere precisi: né verso Alitalia, né verso British Airways. Per la cronaca ricordiamo le cinque tratte effettuate quel 27 giugno dall’I-TIGI (5) :

-IH511 Lamezia-Roma	08.07-08.54
-IH804 Roma-Bologna	10.12-10.50
-IH527 Bologna-Lamezia	13.03-14.29
-IH527 Lamezia-Palermo	16.10-16.59
-IH881 Palermo-Bologna	17.57-19.04

Una ulteriore curiosità riguardante il sistema BABS (British Airways Booking System) della British Airways è costituito dal fatto che lo stesso è andato in pensione nel marzo del 2002, rimpiazzato dalla piattaforma “Amadeus” come si può leggere nella sottostante notizia che vi mostriamo.



- 1) Ordinanza-Sentenza emessa il 31 agosto 1999. Capitolo I°, “L’evento e le prime indagini”. Paragrafo 2.1, pag.53 “Il recupero e l’identificazione delle salme.”
- 2) Solo nel luglio 1990 il Giudice Istruttore Rosario Priore, già consulente della Commissione stragi, subentra al dimissionario Bucarelli Vittorio.
- 3) Si trattava del DC9 della SAS immatricolato OY-KGF, completo di equipaggio.
- 4) “Itavia storia della più discussa compagnia aerea italiana” di Nicola Pedde. Elicònie editore. Pag.61
- 5) Tratte reperibili nell’ Ordinanza-Sentenza emessa il 31 agosto 1999. Capitolo I°, “L’evento e le prime indagini”.. Paragrafo 7 pag.92 “Voli precedenti dell’I-TIGI”

NL 50/2023 ; 17 Novembre 2023

[Elenco Newsletter emesse nel 2023 \(scaricabili dal nostro sito\)](#)

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio
NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio
NL21/23	La lata sollecita i rapporti sugli incidenti	6 giugno
NL22/23	Schiphol, pista sbagliata per il decollo	10 giugno
NL23/23	Il controverso incidente al volo 1103 della Libyan	16 giugno
NL24/23	Un incidente da non dimenticare: China AI 611	20 giugno
NL25/23	Itavia non doveva chiudere	27 giugno
NL26/23	Titan, come il Comet?	27 giugno
NL27/23	Ancora buio sulle cause di China Eastern 5735	6 luglio
NL28/23	L'aereo dalla coda di cristallo	8 luglio
NL29/23	Strascichi legali per il B737MAX/MCAS della Boeing	12 luglio
NL30/23	Caldo & Voli	21 luglio
NL31/23	Il Rapporto della Commissione Misiti va ricordato	24 luglio
NL32/23	Canadair CL215: continua la strage	26 luglio
NL33/23	Il Rasoio di Ockham	30 luglio
NL34/23	Il RARDE e le 3 bombe del Mediterraneo	15 agosto
NL35/23	Decessi ai comandi	18 agosto
NL36/23	La turbolenza in aria chiara	19 agosto
NL37/23	Cieli caldi nell'Est Europa	25 agosto
NL38/23	Due leggendari incidenti rivisitati	1 settembre
NL39/23	Attacchi concentrici su Ustica	2 settembre
NL40/23	Ultime su MH370	4 settembre
NL41/23	Conoscete il SELCAL32?	18 settembre
NL42/23	Incendi a bordo causati da batterie al litio	6 ottobre
NL43/23	Operare in zone a rischio?	10 ottobre
NL44/23	Insolito incidente: Airbus con 3 finestrini mancanti	16 ottobre
NL45/23	La oscura fine di Northwest 2501	20 ottobre
NL46/23	L'incidente all'aereo di Zanussi Lino	26 ottobre
NL47/23	Un incidente aereo rivisitato	4 novembre
NL48/23	Incredibile scoperta su un insolito incidente	5 novembre
NL49/23	Problemi di salute del personale di volo	12 novembre

Il nostro sito www.air-accidents.com

E' OGGI ANCORA PIU' FUNZIONALE

Permettendo ricerche "mirate" all'interno delle newsletters da noi pubblicate.



- * inserendo l'anno, la ricerca estrae solo le Newsletters dell'anno in questione;
- * inserendo una porzione di testo, la ricerca estrae tutte le newsletters che contengono quel testo;
- * inserendo "all" o semplicemente premendo invio a campo vuoto, la lista viene resettata.

E'uscito:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità. "Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI CONTATTI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it